ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 0 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *** — **Cena 30 gr.**

Nr. 2. | **Rok wydania siódmy.** | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 16 stycznia 1928 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 200**

Z przyczyn technicznych numer ukazuje się z opóźnieniem, jednak z uwzględnieniem bieżących spraw do dnia faktycznego wypuszczenia numeru.

Ślizgowce wodne.

Badając szczegółowo historję rozwoju środków komunikacji wodnej zauważymy, iż przedewszystkiem rozwój ten szedł w kierunku powiększenia zasadniczego waloru dodatniego — szybkości, głównie w dziedzinie żeglugi morskiej i oceanicznej.

Wody śródlądowe były długi czas obsługiwane przez statki ze średnią szybkością 15—20 km. na godzinę.

Dopiero wprowadzenie lekkich a potężnych silników spalinowych (wołżańskie „ciepłochody") zrobiło kardynalny zwrot w dziedzinie powyższej i problem szybkości znalazł punkt wyjścia. Prawda, szybkość statku zależna jest nietylko od mocy instalacji napędowej, ale i w głównej mierze od czołowego oporu kadłuba. Żelazne prawo trzeciej potęgi, dające się stosunkowo lekko pokonać w powietrzu i na lądzie, stawia potężną tamę żegludze wodnej.

Wpływem formy kadłuba na szybkość ruchu statków zajmowali się inżynierowie morscy od dawnych lat.

Szukając drogi wyjścia zastanawiali się szczegółowo nad zjawiskiem „emersji", inaczej mówiąc, wynurzenia kadłuba z wody pod wpływem pionowego parcia cieczy na pochyłą płaszczyznę dna.

Prawo powyższe odkrył angielski inżynier morski Russel. Około roku 1872-go pastor S. M. Ramus wynalazł statek ślizgowy z dnem szczeblowem trzy i dwu rzędowem. (Rys. 1).

Ta konstrukcja stała się poniekąd klasyczną przy budowie tak zwanych „hydroplanów" („Ricochet" p. Bonnemaisona 1919 r.), rys. 2.

Cel obranej przez konstruktorów powyższych formy dna jest widoczny i jasno zrozumiały: Otrzymanie maksymalnego wyporu (przy minimalnym oporze) dla danej mocy silnika i szybkości.

Próby wyraźnie wykazały zalety obranych form w porównaniu z normalnemi.

Jednakże wskutek wielkiej wagi silników (parowe maszyny) i dalekiego od doskonałości działania śruby, emersji całkowitej osiągnąć nie udawało się.

W roku 1877-ym, sir John Thornycroft opatentował ślizgowiec, w którym projektował wtłaczać ściśnione powietrze pod dno łodzi i takim sposobem powiększać efekt pionowy płaszczyzn. (Rys. 3).

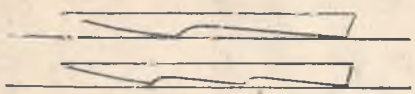
W 1881-ym roku wprowadza pan Raoul Pictet sposoby obliczenia najdogodniejszych profilów dna ślizgowca dla uzyskania emersji przy minimalnem zużyciu energji. (Rys. 4).

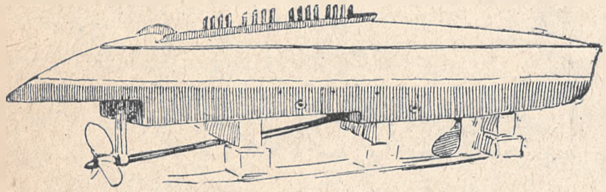
W próbnej łodzi zbudowanej na podstawie tych obliczeń w Genewie (rys. 3) parabola dna wynosiła 16 metrów przy szerokości 3,30 mtr. Siłę napędową dawała compound-maszyna z kotłem o 12 atm. ciśnienia.

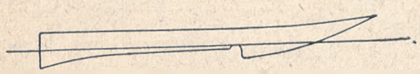
Wskutek zbyt wielkiego ciężaru kadłuba wynoszącego 52 tony i szwankowania maszyny parowej nie udało się osięgnąć pożądanych wyników.

Te prace i niepowodzenia wyraźnie wskazują na to, iż osiągnięcie dobrych wyników związane jest ściśle z szeroko postawionemi doświadczeniami praktycznemi, co zresztą widzimy zupełnie wyraźnie i jaskrawo studjując rozwój lotnictwa. Tylko po osiągnięciu obfitego materjału doświadczalnego z lotnisk i laboratorjów aerodynamicznych udało się stworzyć ścisłą i piękną teorję.

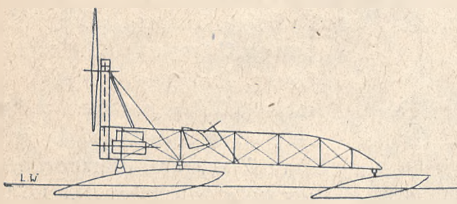
Tą właśnie drogą poszedł właściwy twórca ślizgowca współczesnego hr. Lambert, rozpoczął on swoje praktyczne doświadczenia nad zachowywaniem się we wodzie kadłuba mającego pochyłe płaszczyzny dna. Po długich próbach osiągnąwszy wyniki dodatnie


Rys. 1. Szkic statku o kadłubie klinowoszczeblowym M. Ramus'a

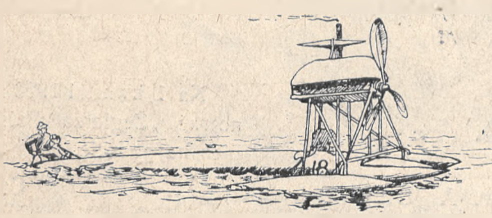

Rys. 2. Typ szczeblowej łodzi wyścigowej „Ricochet" ze śrubą wodną. Szybkość 75 km. na godzinę.

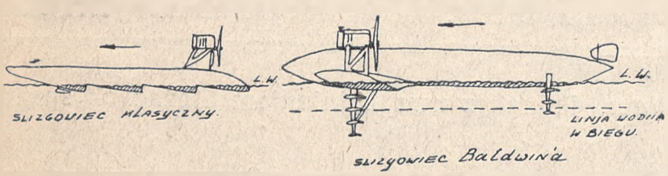

Rys. 3. Statek sir John Thornycroft'a.


Rys. 4. Statek Raula Pictet.



Rys. 5. Ślizgowiec inż. Tellier.


Rys. 6. Ślizgowiec Santos Dumont'a.



Rys. 7.

zbudował w roku 1889 statek ślizgowy wieloszczeblowy. *).

Przeglądając fotografje i opisy całego szeregu maszyn zbudowanych przez hr. Lamberta widzimy jak stopniowo przybierają one kształty racjonalne i osiągają wyniki coraz lepsze. Praca w jednym kierunku nad jednym objektem w ciągu 40-u lat musiała dać odpowiedni skutek.

Już w roku 1889-ym otrzymuje hr. Lambert szybkość 33 km. ze statkiem o 300 kg. wagi i silniku 8-io konnym parowym — rezultat na owe czasy doskonały. (Napęd zastosowany śrubą wodną).

Dopiero w roku 1905 mógł hr. Lambert ostatecznie rozwiązać problem statków ślizgowych przez zastosowanie silnika wybuchowego.

Zbudowany wówczas przez niego statek miał 6 mtr. długości przy 3 mtr. szerokości i utworzony był z pięciu pochyłych płaszczyzn z drzewa i aluminjum.

*) Prace de Lamberta skierowane były prawie wyłącznie w kierunku stworzenia ślizgowca rzecznego. Muszę jednakże w artykule niniejszym wyszczególnić doświadczenia tego inżyniera, jako jednego z poważniejszych pionerów udoskonalenia żeglugi morskiej.
Autor.

Podtrzymywały go dwa równoległe pływaki i rama na której zmontowany był silnik de Dion-Bouton 12 KM. Aparat cały ważył 800 kg.

Zanurzenie w stanie spoczynku wynosiło 0,30 mtr. Już przy szybkości 12—15 km. otrzymywano ślizganie. Maksymalna szybkość dochodziła do 35 km. na godzinę. Zwyk.e łodzie motorowe osięgały tę szybkość przy zastosowaniu 35-o konnego silnika.

Niżej podana tablica wyraźnie uwypukla znaczenie formy i konstrukcji kadłuba na jego sprawność, a co stąd wynika i racjonalność całej maszyny.

szybkość w klm. na godzinę	28	37	46	55	65	68
	potrzebna moc w K. M.					
kadłub zwykły	120	185	275	350	435	475
kadłub płaski szczeblowy	100	140	190	220	200	290

Tablica ta ułożona była dla napędu śrubą wodną, natomiast przy śmigłach powietrznych przy zastosowaniu silnika 250 KM osiągnięto 100 km. na godzinę. (Djagram sprawności 1).

Po wbudowaniu w poprzedni ślizgowiec silnika 80-konnego osięgnął nareszcie hr. Lambert 50 km. na godzinę.

Dalsze prace i ulepszenia doprowadziły maszynę do takiej doskonałości, iż mogły one z wielkim sukcesem obsługiwać liczne oddziały w czasie wojny światowej jak w kolonjach, tak i na kontynencie.

W międzyczasie warsztaty Tellier i Com. budowały ślizgowce wyścigowe (hydroplany) napędzane śrubą wodną, wskutek czego znacznie malały zalety dna szczeblowego (przy 100 KM 58 km. na godzinę szybkości). Dla tych przeszkód firma ta skonstruowała ślizgowiec ze śmigłem lotniczem i pływakami. (Rys. 5).

Wracając do prac innych konstruktorów możemy odnotować ciekawe konstrukcje słynnego włoskiego inżyniera Forlanini nad ślizgowcem zupełnie oryginalnego pomysłu i budowy. (um. 1905 r.). Zastosował on dla napędu śmigła powietrzne.

Kapitan Ricealdoni w roku 1907 na jeziorze Bracciano wypróbował z wielkiem powodzeniem ślizgowiec swojego pomysłu.

Niestrudzony i popularny konstruktor i aeronauta Santos-Dumont między innemi buduje ciekawy ślizgowiec z kadłubem w kształcie 3 cygar z silnikiem lotniczym i śmigłem metalowem zmontowanem w przedniej części (Rys. 6).

Nadzwyczaj ciekawą i oryginalną konstrukcję urzeczywistnił amerykański inżynier Baldwin (słynny aeronauta).

W konstrukcji ślizgowca jego widzimy wyraźnie dominujący wpływ myśli i form lotniczych.

Główna uwaga zwrócona na zmniejszenie oporów czołowych. Doświadczenia Baldwina wykazały, iż przy szybkości 100 km. na godz. nacisk na 1 m² powierzchni zanurzonej dochodzi do 10 000 kg. Próby z płaszczyznami pochylonemi o półtora stopnia dały ciekawe dane dotyczące wyporu dynamicznego, a mianowicie: przy 32 km. na godz. i powierzchni 3,6 m² wypór wynosił 1380 kg. m², przy szybkości 65 km. na godz. i powierzchni 0,9 m² — 5500 kg. na m² i nareszcie przy 97 km. na godz. i powierzchni 0,4 m² — 12 300 kg. na m². Wychodząc z doświadczeń powyższych Baldwin (idzie co prawda śladami Forlaniniego) stosuje specjalne wąskie profilowe powierzchnie ślizgowca (rys. 7) oznaczającego się małym oporem i wielką siłą nośną.

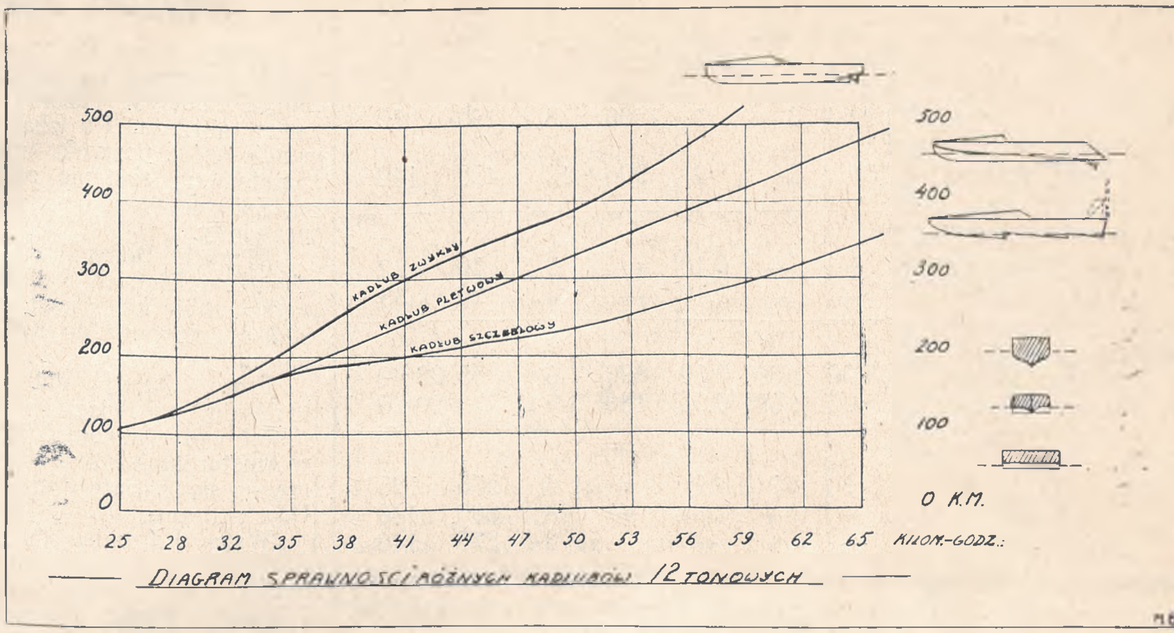
Kadłub w formie cygara długości 19 met. miał wysunięte, 5 metrów długie pływaki dla podtrzymania 2 silników Renault po 250 KM.

Przy tej mocy osiągnięto szybkość 87 km. na godzinę. Z motorami Liberty 350 KM. — 97 km. na godzinę. Ślizgowiec ten zbudowany został w roku 1919.

Nadzwyczaj oryginalną konstrukcję wykonał p. M. Ravaut. Wynalazca celem osiągnięcia maksymalnego wynurzenia zastosował powietrzne płaszczyzny nośne.

Na wyścigach w Monaco udało się osiągnąć na maszynie powyższej szybkość 75 km. na godzinę.

W czasie wielkiej wojny, kiedy zastosowanie do walki znalazły wszystkie możliwe środki techniczne, widzi-



my ślizgowiec na usługach marynarki włoskiej, angielskiej, francuskiej i amerykańskiej.

Szczególnie oryginalne były amerykańskie ślizgowce dla obsługi lotnictwa morskiego t. zw. „Navy Sea Sled".

Maszyny te miały długość 17 mtr., szerokość 3,78 mtr. i wysokość 1,67 metra i rozwijały szybkość 83 km. na godzinę.

Po ukończeniu wojny cały szereg firm szczególnie francuskich i włoskich prowadzi budowę ślizgowców dla celów sportowych, handlowych i wojskowych.

Zaczyna potrochu ruszać się ta sprawa i w Polsce, jednak zbyt powoli i z małem zainteresowaniem się sprawą powyższą szerszego grona miarodajnych czynników.

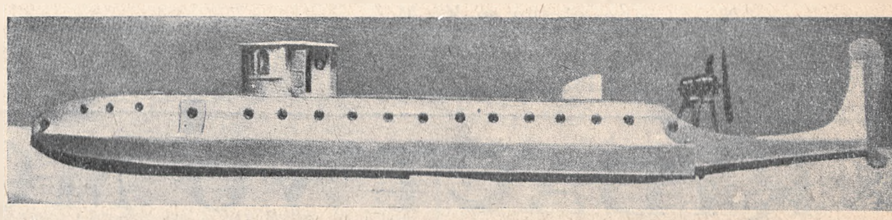
W pracy nad osiągnięciem nowych zagadnień w dziedzinie żeglugi morskiej, zagadnień zgodnych z duchem naszej epoki, kiedy nawet w codziennem zmaganiu się życiowem musimy się „ścigać", aby osięgnąć prawo do egzystencji, szukający nowych dróg jest osamotniony.

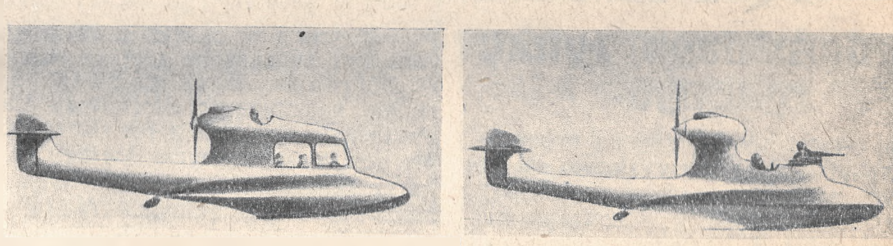
Smutny to jest fakt, ale niestety prawdziwy. Tembardziej smutny, iż świat cały już nie szuka, a raczej udoskonala. Krótkie wzmianki dziennikarskie przyniosły nam wiadomość o szybkości 142 km. na godzinę. To było rok temu. Któż wie, może właśnie w warsztatach jakiegoś konstruktora amerykańskiego, francuskiego lub włoskiego już idzie praca nad stworzeniem maszyny z szybkością 200—300 km. na godzinę.

Czas leci. W życiu współczesnem o sile i żywotności narodów decyduje stan jego techniki. Czy zawsze będziemy szli za innymi, zamiast w miarę sił i możliwości innym wskazywać drogę?

Inż. Michał Bohatyrew.

Rys. 8. Ślizgowiec morski (De Passy Marine Glides) na 400 pasażerów (model). Szybkość 75 mil na godzinę (120 klm.) Aparat próbny ustanowił amerykański rekord 102 mile na godzinę (192 km. na godz.) Zbudowany przez pułkownika Marcel de Passy.





Rys. 9. Ślizgowce wodne firmy M. Besson.

a) typ turystyczny, szybkość 140 km. na godz.

b) typ wojskowy, szybkość 140 km. na godz.

Wykaz

ślizgowców i firm je wytwarzających w Polsce i zagranicą.

Konstruktor lub wytwórnia		Długość metr.	szerokość metr.	zanurzenie metr.	waga kilogr.	ilość pasażerów	Moc silnika KM.	szybkość kilom.-godz.
De Lambert	typ XI	7.30	3.00	—	1300	3	230	65
	„ XII	8.00	3.80	—	2500	3	450	80
	„ XV	11.90	6.00	—	4000	towar.	900	60
	„ XVI	5.50	2.50	—	200	3	60	55
Dumond-Galvin	typ A	5.00	1.70	0.08	160	2	7	25
	„ B	5.75	1.95	0.12	220	4	11	33
	„ C	6.75	2.10	0.15	300	5	18	40
	„ D	7.50	2.35	0.15	375	5	24	45
	„ K	10.00	2.95	0.18	1500	15	100	40
	„ P	12.50	4.00	0.20	2000	25	150	40
	„ S	16.00	5.00	0.20	2700	30	250	40

Farman - Passe - Partout	6.00	1.20	0.35	150	5	10	20
Colonial	7.50	1.50	0.45	300	6	35	19
"	10.00	3	0.45	500	6	80	60
De Luxe " "	9.60	3	?	1200	8	190	60
Sport (rekord)	10	3	?	900	12	450	140
P. Levasseur							
typ „Tourisme“	—	—	0.10	—	3	10	22
„ „Sport“	—	—	0.10	—	4	20	38
inż. M. Bohatyrew							
typ „Delfin„	8.00	1.80	0.10	690	6	35	38-40
„ „Patrol“	5.00	1.60	0.08	180	3-5	18	20-25
M. Besson							
typ G. 5	?	?	?	?	6	275	125
„ „Sport“	—	—	—	—	4	300	140
„ „Militaire“	—	—	—	—	3	275	140

Dla określenia doskonałości użytecznej i porównania ślizgowców, przez autora niniejszego artykułu został opracowany specjalny wzór.

$$\text{Liczba doskonałości } L = \frac{n.\ v.}{Ne}$$

Gdzie n — ilość pasażerów
v — szybkość w kilom./godz.
Ne — moc silnika w K. M.

Dla ślizgowców dobrze wykonanych i zdolnych dla praktycznego użytku liczba L waha się pomiędzy 5 a 10.

WYPADKI MORSKIE.

Aslag Szwedzki parowiec Aslag przy zawijaniu do portu w Helsingborgu uderzył czołową częścią o mur nabrzeża. Po czasowych naprawach, które pozwolą mu udać się do Sztokholmu zostanie on rozładowany w Sztokholmie i będzie dokładnie naprawiony.

Dietrich Bohnekamp. Motorowiec niemiecki Dietrich Bohnekamp, który wyrzucił się na brzegu szwedzkim został odholowany do Kilonji celem reparacji.

Erato. Znany dobrze w porcie gdańskim parowiec holenderski Erato został wprowadzony do suchego doku w Amsterdamie celem naprawy po zderzeniu się z parowcem holenderskim Drechstroom.

Wera. Parowiec duński Wera będąc pod balastem wyrzucił się na brzeg około Hasle (Bornholm).

Moray Firth. Parowiec angielski Moray Firth, który osiadł na mieliźnie w pobliżu Fredericji został podniesiony przy pomocy parowca ratowniczego. Uszkodzenia są nieznaczne. Część ładunku pokładowego została stracona na morzu Północnem.

Najaden. Pasażerski par. szwedzki Najaden podczas pobytu w Fredrikshamnie otrzymał przeciek i musi się udać do suchego doku.

RYBACTWO MORSKIE.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Na ostatnim targu świeżą rybą ceny kształtowały się zwyżkowo na co w pierwszym rzędzie wpłynęły zmniejszone dowozy zagranicznej świeżej ryby z Kattegatu, gdzie w pierwszym tygodniu po Nowym Roku panowała silna burza. Należy nawet oczekiwać utrzymania zwyżki cen. Miejscowej świeżej ryby również nadchodzi mało, tak samo mniej jest ryby rzecznej nadesłanej do sprzedaży.

W związku z powyższem płacono: za świeże dorsze 0,40—0,50 gld., za świeże śledzie 0,35, ze świeże węgorze 2,50 gld., za sandacze 1,50 gld. za szczupaki 1,40 gld. za karasie 2,— gld.

Za wędzony towar płacono: za węgorze 4 guldeny, za łososie 4,— gld., za flądry 1,40 gld. do 1,80, za szproty 0,40—0,60 gld.

Handel śledźmi wskazywał również tendencje zwyżkowe, ceny na śledzia zimowego połowu są wyjątkowo wysokie, jednak możliwe, że tendencja się zmieni. Narazie stwierdzić można tylko dobry popyt i zapewnioną nadal mocną tendencję dla matjasów najlepszych gatunków. Istnieje prawdopodobieństwo, że w związku z brakiem powojennym kawioru tańszego gatunku „Kety“ mają go zastąpić najlepsze gatunki śledzia w przedpościu i w poście, z czem związane jest zwiększone zapotrzebowanie.

Notowania szkockiego śledzia są obecnie następujące: Stornoway Large Matties za 2 półbeczki 100 sh., Selected Matties 90 sh., Medjum Matties 80 sh., Large Matties 110 sh., Selected 100 sh. Medjum 90 sh., Szkockie Matfulls 55 sh., Matties 53 sh., zwykłe Matfulls 49 sh., zwykłe Matties 47 sh.

Śledzie Yarmouth zwyżkują nadal pod wpływem zakupów większych partyj do Murmańska. Śledzi tych wywieziono 4 partje na 2-ch parowcach via Szczecin, co jest uwzględnione w naszej statystyce.

Za całe beczki ceny wynosiły dla śledzia Yarmouth i First Trade Mark Matfulls 54 sh. First Trade Mark Matties 52 sh. Zwykłe Matfulls 50 sh., zwykłe Matties 48 shdo 49 sh. Półbeczki droższe są o 4 sh. na dwu półbeczkach.

Tendencja dla śledzia norweskiego nie wyjaśniona, gdyż prawie jeszcze niema ofert na śledzie ze świeżych jesiennych połowów (Sloe Heringe 1927 r.). Zapasy wiosennego śledzia 1927 roku są jednak wyczerpane, wobec czego raczej można oczekiwać mocniejszych cen. Burzliwa pogoda nie sprzyja połowom i istnieje przypuszczenie, że norweski śledź zimowy (zwany też jesiennym) będzie jednak droższy, w szczególności sortowań 4—500, 5—600 i 6—700 sztuk w beczce.

Za śledzia wiosennego, którego trudno dziś jest dostać, za beczki 4—500 sztukowe płaci się 25 sh., za 5—600 sztukowe 26 sh., za 6—700 27 sh. Pół beczki są droższe o 3 szylingi na dwu półbeczkach.

Wszystkie notowania rozumieją się wagonowo, franco kolej lub parowiec w Gdańsku, w tranzycie.



Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

8 stycznia:
łot. par. **Laimons** 198 z Lipawy.
9 stycznia:
niem. par. **Elsa** 505 z Great-Yarmouth, 2904/1 i 2000/2 beczek.
10 stycznia:
gdań. par. **Mottlau** 430 z Lowestoftu, 3854/1 i 1577/2 beczek.

Połowy ryby na wybrzeżu w grudniu.

Pod względem ilościowym połowy grudniowe okazały się większe niż w listopadzie dzięki pojawieniu się szprotów, pod względem wpływów z połowów miesiąc jednak wypadł niekorzystnie, gdyż w listopadzie osiągnięto kwotę 248 297 złotych, a w grudniu już tylko 201 767 zł. (waga ogólna połowu listopadowego wynosiła 114 559 kg., grudniowego połowu 172 158 kg.).

Jednocześnie z pojawieniem się szprotów w większej ilości spadła cena na nie z 60 groszy za kg. do 30 i nawet 24 groszy za kg., wobec czego połowy tej ryby nie mogły wyrównać strat, jakie powstały przez znaczne zmniejszenie się połowów fląder, skarpi, pomuchli oraz gatunków z zatoki Puckiej — szczupaków, okoni i płotek.

Wprawdzie zwiększyły się jeszcze połowy drogich łososi, cena jednak spadła z zł. 7,— na 5,50 za kilogram, wobec czego również suma osiągnięta ze sprzedaży łososi była mniejsza w grudniu niż w listopadzie (w grudniu 135 355 złotych, w listopadzie 140 455 złotych).

Nierówność między obwodami rybackiemi co do zysku z połowów, jaka zapanowała od końca października w związku z pojawieniem się łososia i zmniejszeniem się innych połowów, była w grudniu większa niż w listopadzie. W listopadzie bowiem obwód wschodnio-helski z 149 605 złotych z połowów miał 60% ogólnej sumy połowu, w grudniu zaś z 138 425 zł. — 69%. A że z ogólnej ilości zatrudnionych rybaków w grudniu (809) 124 czyli 15% stanowili helanie, więc tylko mieszkańcy tej wioski, jak widać z zestawienia, mieli poważne dochody z rybołóstwa, inni zaś zupełnie nikłe. W obwodzie puckim dochód miesięczny z rybołóstwa wynosił 57,— zł. na rybaka zatrudnionego, w obwodzie zachodnio-helskim 87,— zł., w obwodzie gdyńskim 201,— zł., natomiast w obwodzie wschodnio-helskim zł. 1116.

Jeżeli zważyć, że jest to dochód brutto, z którego pokryć wypada zniszczenie sieci rybackich, które w zimie jest szczególnie wielkie, utrzymanie łodzi, zniszczenie odzieży i t. d., to przyjdziemy do przekonania, że z wyjątkiem helan rybacy pracowali w grudniu ze stratą lub prawie bez zysku.

Twierdzić można, że nie pucki obwód stał najgorzej, mimo pozorów, lecz obwód zachodnio-helski, gdyż przy nieznacznie większej wartości połowu (obwód zachodnio - helski 27 470 zł., pucki 15 190 zł.) ilościowo w pierwszym obwodzie złowiono ryby przeszło 5 razy więcej aniżeli w drugim (w zachodnio-helskim 93 450 kg., w puckim 11 690 kg.). Wysiłek więc tu był znacznie większy, ponieważ właśnie w tym obwodzie złowiono 90 000 kg. szprotów w cenie 24 groszy za kg. i tylko 3450 kg. innej ryby. Prócz tego uwzględnić należy że rybacy obwodu puckiego są poczęści rolnikami i uprawiają połowy na mniejszych łodziach, w znacznej mierze jako zajęcie uboczne. Oczywiście, i w obwodzie puckim skąpe połowy odbijają się niekorzystnie na ekonomicznym stanie przybrzeżnej ludności.

Co do poszczególnych gatunków ryby, to szprotów złowiono najwięcej w obwodzie zachodnio-helskim (90 tys. kg.) i wschodnio-helskim 24 710 kg.), w puckim obwodzie złowiono ich 2000 kg., w gdyńskim 1000 kg.

Fląder wszelkich rodzai złowiono najwięcej w obwodzie gdyńskim (4790 kg.), w puckim 1020 kg., zachodnio-helskim 600 kg. Helanie nie łowili w grudniu ani fląder ani skarpi. Skarpie łowiono tylko w obwodzie gdyńskim (1430 kg.) i trochę w puckim (150 kg.).

Śledzi złowiono nieznaczną ilość, mianowicie 2520 kg. w obwodzie wschodnio-helskim, 2200 kg. w gdyńskim i 1020 kg. w puckim.

Łososia złowiono w obwodzie wschodnio-helskim 23 630 kg., w gdyńskim 980 kg. Inne obwody nie łowiły tej cennej ryby.

Praktyka gdyńskich rybaków wskazuje, że połowy tej ryby mogą być dla niej dostępne. W początkach stycznia, gdy przez kilka dni port rybacki w Helu okazał się zapełniony zbitą krą i żegluga dla kutrów z pomocniczym motorem okazała się zamknięta, Gdynia była w lepszym położeniu, gdyż kutry mogły wyjeżdżać bez przeszkód na połowy. Rybacy stacjonowani w Gdyni mogą więc również w ciężkich zimowych warunkach uprawiać połowy łososia, mimo iż mniej korzystnie są położeni wobec terenów tych połowów, niż helanie.

Mielnic i troci złowiono 1465 kg. w obwodzie puckim i 750 kg. w zachodnio-helskim.

Pomuchli złowiono 5670 kg. w obwodzie gdyńskim, 4350 kg. w puckim, 1550 kg. w zachodnio - helskim i 10 kg. we wschodnio-helskim.

Z ryby zatoki brzon (siei) złowiono zaledwie 50 kg. w obwodzie zachodnio-helskim i 30 kg. w puckim.

Szczupaków złowiono 425 kg. w obwodzie puckim i 400 kg. w zachodnio-helskim. Okoni złowiono 500 kg. w obwodzie puckim.

Płotek złowiono 500 kg. w obwodzie puckim i 100 kg. w zachodnio-helskim. Makreli, kwapów i knurhanów nie łowiono wcale.

Ceny osiągnięte za kilogram poszczególnych gatunków były:

Za szproty	0,24	zł.
„ flądry	1,—	„
„ skarpie	1,40	„
„ śledzie	1,—	„
„ łososie	5,50	„
„ mielnice i trocie	5,—	„
„ węgorze	3,—	„
„ pomuchle	1,—	„
„ brzony (sieje)	3,—	„
„ szczupaki	3,—	„
„ okonie	1,20	„
„ płotki	1,20	„

Z ogólnej liczby połowów sprzedano do wędzarni miejscowych 65% szprotów, 13% łososi, 40% węgorzy. Wywieziono do Gdańska 12% szprotów, 45% fląder, 70% skarpi, 80% łososi, 65% mielnic i troci, 20% węgorzy, 60% pomuchli, 100% brzon (siei), 45% szczupaków. Resztę sprzedano na rynku miejscowym.

Głos w obronie węgla w Anglji.

Pewien krytyk morski ukryty pod pseudonimem Nauticus wystąpił niedawno w prasie fachowej angielskiej energicznie za powrotem statków angielskich do opalania węglem, w szczególności ma to dotyczyć statków marynarki królewskiej. Anglja jak wiadomo nie należy do krajów mających nadmiar ropału. W razie wojny olbrzymią część zapasów pochłonęłoby lotnictwo, oraz samochody. Tymczasem marynarka w znacznej mierze obejść się może bez ropału, bazując się na węglu. Autor twierdzi, że szczęśliwy los obdarzył Anglję olbrzymim zapasem węgla, na wypadek wojny, lecz opalanie węglem jest obecnie w lekceważeniu, wolą w marynarce naftę. Tymczasem produkty naftowe są towarem importowym; tak w roku 1925 Anglja importowała nafty za 60 000 000 £, w tej liczbie 32 000 000 £ zapłaciła Stanom Zjednoczonym. Angielski zaś przemysł węglowy przechodzi stały kryzys. Zdaniem autora należy przejść w wojennej marynarce wyłącznie na węgiel, dla statków zaś handlowych również stosować węgiel, unikając konstrukcji stat-

ków z maszynami o spalaniu wewnętrznym, wreszcie w całym przemyśle, który mógłby pracować na węglu, pracować wyłącznie na nim.

Znane są angielskie głosy w obronie węgla, mają one wiele racji w sobie, wywołując również gwałtowną obronę maszyny parowej przed konkurencją silników spalinowych. Godne jednak uwagi jest to, że Niemcy, które również nie mają nafty, a mają nadmiar węgla, nie wahają się stosować w dużej mierze statków o maszynach spalinowych, pracujących wyłącznie na ropale.

Ekonomiczne przyczyny mają regulować oczywiście stosowanie tego lub innego paliwa w organizacjach morskich takich jak wojenna marynarka, nie mogą jednak zmienić warunków naturalnej rywalizacji systemów maszyn okrętowych, których wartość dla żeglugi decydować zawsze będzie o paliwie a nie odwrotnie. Są obecnie dziedziny, jak np. żegluga na daleki dystans na linjach, nie mających tanich źródeł zasilania węglem, jak np. linja Australja—Ameryka Północna, gdzie spalinowce są już obecnie bez konkurencji. Również w żegludze z Europy do Południowej Ameryki, gdzie niema węgla, spalinowce zaczynają brać górę nad parowcami. Jednak są pewne warunki, jak np. pospieszna komunikacja osobowa pomiędzy Europą a Ameryką Północną, gdzie mimo śmiałych prób (szwedzki Gripsholm) motorowce jeszcze nie mogą pomyślnie rywalizować z statkami wyposażonemi w parowe turbiny. Zwiększenie ciśnienia w kotłach i udoskonalenie gospodarki cieplnej maszyny parowej pozwalają przypuszczać, że jest ona nader zdolna do udoskonaleń i na długie lata zostanie konkurentem skutecznym spalinowca, którego przyszłość jeszcze nie jest jasna. Zapewne więc czynniki techniczno-konstrukcyjne a nie względy gospodarki poszczególnych państw wpływać będą na wzięcie faktyczne węgla dla celów żeglugi w najbliższych latach.

Rywalizacja na linji pasażerskiej Europa-Ameryka Południowa.

Jeszcze 20 lat temu połączenie Europy z Ameryką Południową odbywało się z większą szybkością w porównaniu z linją Północno - Amerykańską, która od owego czasu niewiele zwiększyła swą szybkość. Przy wzroście bowiem szybkości o każdy węzeł koszta eksploatacji statku transatlantyckiego wzrastają tak znacznie, że nawet grube subwencje rządowe nie w stanie są zapewnić linji północnoamerykańskiej możliwej szybkości, wobec czego realna szybkość pozostaje o kilka węzłów niższa niż możliwa przy obecnych technicznych środkach żeglugi parowej i motorowej. Obecnie najszybsze połączenie z Ameryką Północną odbywa się z szybkością około 25 węzłów (46,3 km. na godzinę), komunikacja zaś z Ameryką Południową odbywa się nadal z szybkością 18—20 węzłów. Ponieważ jednak droga do Ameryki Południowej o wiele jest dłuższa, więc różnica 10% szybkości zmienia dotkliwie czas ogólny przejazdu (o całą dobę i więcej).

Obecnie na linji południowo-amerykańskiej rywalizują głównie statki włoskie (motorowiec Saturnia), angielskie (motorowiec Asturias), francuskie (parowce Lutetia i Massilia) oraz niemieckie (Cap Polonio i wykończony obecnie Cap Arkona).

Odległość poszczególnych państw europejskich nie odgrywa poważnej roli, gdyż wszystkie statki zawijają po drodze do portów portugalskich względnie hiszpańskich. Stąd przeważnie nadaje się poczta i wsiadają pasażerowie, którym zależy na czasie.

Włochy budując motorowiec Saturnia o 24 000 ton pojemności brutto, spodziewały się wprowadzić statek bezkonkurencyjny, lecz, jak twierdzą źródła francuskie, po niezbyt udanych próbach okazało się, że Saturnia nie będzie miała szybkości drogowej wyższej ponad 19 węzłów. O wiele lepsze doświadczenie zrobili Anglicy z motorowcem Asturias, chociaż i w tym wypadku należy odczekać wyników kilkuletniej służby tego statku, ażeby zdać sprawę z jego zdolności konkurencyjnej w stosunku do parowców.

Francuzi i Niemcy trzymają się nadal parowców, przedewszystkiem ze względów oszczędnościowych, gdyż narazie stosują jeszcze statki istniejące i dopiero spuszczenie na wodę statku Cap Arkona w maju 1927 roku u Blohma i Vossa w Hamburgu wprowadziło do konkurencji francusko-niemieckiej statek nowy, o zwiększonej pojemności i szybkości 20-o węzłowej.

Cap Arkona jest udoskonaleniem typu Cap Polonio o pojemności 20 600 ton; będzie on miał wyporność 34 000 ton przy pojemności brutto 27 000 ton. Maszynami statku są turbiny, paliwo — ropał, siła turbin 24 000 KM. Niemcy więc nie poszły w kierunku motorowców na linji osobowej, wymagającej dość dużej szybkości.

Ażeby stawić czoło konkurencji motorowców angielskich i włoskich oraz nowego parowca niemieckiego, francuskie towarzystwo południowo-atlantyckie, nie będąc w stanie budować nowego statku, modernizuje obecnie parowiec Lutetia, pozostawiając parowiec Masylia w dawnym stanie. Nastąpić ma zresztą porozumienie z rządem francuskim co do budowy dwu nowych statków, narazie jednak towarzystwo swojemi środkami przebudowuje Lutetię, ustawiając nowe kotły na opalanie mazutem. Przypuszcza się, że Lutetia z nowemi kotłami rozwinie conajmniej 24 000 koni, co zapewni jej szybkość 21 węzłów na jazdach próbnych i szybkość drogową około 20 węzłów. Statek jest stosunkowo niewielki, pojemność jego brutto wynosi 15 000, wobec czego przy równej sile maszyn przypuszcza się, że szybkość jego będzie większa niż szybkość Cap Arkony i motorowca włoskiego Saturnia.

„Revue Maritime" w następujący sposób rozważa korzyści, jakie się otrzymuje przez wbudowanie na Lutetji nowych kotłów na opalanie mazutem.

1. Wygrywa się dużo miejsca. Columbia, należąca do Anchor Line, o pojemności brutto mniejszej niż 7000 ton, zyskała 950 ton pojemności ładowni, przechodząc do opalania ropałem, co odpowiada 1500 tonom różnicy dla Lutelji (z przyczyn szczególnych wygrana będzie mniejsza niż obliczona powyżej, lecz będzie jednak wcale nie do pogardzenia).

2. Oszczędność w obsłudze. Odpadną palacze, personel maszynowy zmniejszy się o 60%. Gdy statek Empress of France towarzystwa Canadia Pacific został przebudowany na opalanie ropałem, liczba stokerów, czyli mechaników-palaczy została zmniejszona z 117 na 34; stąd wynika duża oszczędność, jak również większa regularność biegu.

3. Oszczędność paliwa przy szybkości znacznie zwiększonej. Spalanie węgla jest olbrzymie przy wielkich szybkościach. Mauretania przed przebudową spalała do 1000 ton węgla na dobę, Columbia wymieniona wyżej, która spalała 180 ton na dobę, spala obecnie 110 ton ropału przy szybkości wyższej o 2 węzły.

Wreszcie technika czyni postępy tak szybkie, że zachodzi znaczna różnica w eksploatacji statków turbino-

wych na ropał budowanych w odstępie kilku lat jeden po drugim. Tak np. Empress of Australia, turbinowiec angielski (Ex Tirpitz), wykończony w roku 1921-ym w Niemczech, dawał 16,5 węzła przy zużyciu dobowem 205 ton ropału. Anglicy zmienili kotły statku i część maszyn. Obecnie Ex-Tirpitz daje 20,35 węzła, spalając 150 ton ropału na dobę: przy 16-u węzłach szybkości zużywa on dokładnie o połowę mniej paliwa.

Powyższe rozumowania poparte realnemi przykładami wskazują, iż poruszanie turbinowe w połączeniu z stosowaniem ropału jako paliwa pod kotłami może z jednej strony jak najskuteczniej konkurować z motorowcami oraz turbinowcami, stosującemi węgiel z drugiej.

Należy oczywiście pamiętać, iż na południowo-amerykańskiej linji chodzi o żeglugę w kierunku nie posiadającym taniego węgla, jak również o żeglugę, odbywającą się z szybkością 19—21 węzłów.

Ponieważ jednak geograficzne rozmieszczenie zapasów ropy naftowej na powierzchni kuli ziemskiej jest gęstsze niż węgla i produktu tego do opalania potrzeba mniej, więc w każdym razie węgiel na szlakach dalszych doznaje dziś już poważnego zaszachowania przez ropę naftową.

Marynarka wojenna.

Danja.

Temat obrony Kopenhagi w ostatnich manewrach morskich. Od 10-go czerwca do 24-go lipca u. r. odbywały się na wodach duńskich interesujące manewry morskie, przy czem część trwania tych manewrów była poświęcona zadaniom obrony Kopenhagi. Temat był następujący:

Jedno z państw położonych nad brzegiem Bałtyku, nie przyjęte do Ligi Narodów wykonywa napad morski na Kopenhagę. W drodze zajmuje Hammeren na Bornholmie, pozostawiając tam desant. Następnie nieprzyjaciel bombarduje południową stronę Kopenhagi i cofa się ku południowi, ażeby okrążyć Zelandję i zaatakować Kopenhagę od północy, posuwając się Dużym Beltem. Przenika on do części północnej Sundu, gdzie zmusza do milczenia baterje brzegowe. Nareszcie napotyka na flotę duńską, która była ukryta za Nidelfort i tym momentem rozpoczynają się manewry.

Podczas dłuższego okresu trwania manewrów i ćwiczeń w czerwcu i w lipcu stosowano w dość szerokiej mierze sztuczną mgłę, fabrykowaną w duńskim arsenale morskim Orlogsvaerft. Zbiorniki do tej sztucznej mgły przypominają bomby z tlenem, mgła sztuczna wypuszczona z nich może utrzymać się na wodzie do dwóch godzin przy cichej pogodzie.

W ćwiczeniach morskich brały udział również hydroplany marynarki duńskiej numer 20, 28, 30.

Stany Zjednoczone.

Saratoga. Po długich doświadczeniach została oddana marynarce wojennej Saratoga, statek macierzysty aeroplanów o wyporności 33 000 ton. Statek budował się przez 7 lat i był początkowo założony jako krążownik bojowy, znacznie większych wymiarów. Wobec konkurencji waszyngtońskiej, która uniemożliwiła budowę nowych krążowników bojowych, plany statku zmieniono. Szybkość jego wynosi 34,5 węzła, poruszanie turbinowe, kotły White-Forster, opalanie ropałem. Statek ma pas pancerny wzdłuż linji wodnej, prócz tego istnieją skrzynie wzdłuż burt, chroniące od działania torped i opancerzenie pokładów. Maszyny statku mają być najpotężniejsze z istniejących na świecie, gdyż Rodney i Nelson angielskie jak wiadomo mają dość słabe maszyny. Wszystkie maszyny pomocnicze są poruszane elektrycznie. Statek posiada jeden olbrzymi komin, który wraz z mostkiem rozkazowym, masztem i basztami artyleryjskiemi znajduje się przy prawej burcie, wobec czego cały pokład jest wolny dla wznoszenia się samolotów, których statek mieścić może do 72-ch.

Artylerja Saratogi składa się z 8 dział 20,3 centymetrowych o długości 55 kalibrów, 12,6 centymetrowych dział przeciwaeroplanowych i 4-ech portalowych. Rozmieszczenie wież z działami 20,3 centymetrowemi 2 wieże z przodu, 2 z tyłu, każda na parę dział.

Argentyna.

Budowa nowego krążownika dla Argentyny we Włoszech. 12-go października na stoczni Odero w Genui rozpoczęto budowę krążownika argentyńskiego General Brown o wyporności 8600 ton. Założenie kilu odbyło się przy udziale argentyńskich krążowników Presidente Sarmiento i General Belgrano.

Program morski Japonji do roku 1932.

Do roku 1931/32 przewidziana jest budowa 4-ech krążowników po 8 i 10 000 ton, 15-u przeciwtorpedowców po 1700 ton, 4-ech podwodnych łodzi, jednego statku pomocniczego flotylli hydroplanów, 2 kanonierek rzecznych i jednego minostawu. W ostatnim czasie admiralicja Japonji musiała nieco zmniejszyć program morski, wobec skutków klęski żywiołowej (trzęsienia ziemi), które utrudniły ogólną sytuację ekonomiczną Japonji.

Służba komunikatów o lodzie na Bałtyku.

Komunikaty radjotelegraficzne Z. S. S. R. o stanie lodu na drodze do portu Leningradu.

a) Dietskoje Seło, wołanie R. E. T., wysyła o godzinie 10.15 naszego czasu na fali 4800 m. szyfrowe komunikaty o stanie lodu z 24-ech stacyj, znajdujących się na drodze dojazdowej od wyspy Dago przez całą zatokę Fińską aż do Leningradu.

Klucz:

4 grupy główne o dwu podgrupach każda, w każdej zaś podgrupie 6 liczb w trzech parach, z których pierwsza oznacza stan lodu, druga warunki żeglugi.

I. Grupa główna — litery rozpoznawcze A A

JK JK JK	JK JK JK
1-a Podgrupa	2-a Podgrupa

2-a grupa główna litery rozpoznawcze B B podział jak wyżej.

3-a główna grupa C C podział jak wyżej A A.

3-a główna grupa D D podzielona jak wyżej A A.

Znaczenie liczbowe dla JK od 1—9 jak dla Szwecji, patrz „Żeglarz Polski" numer 43—44 1927 r.

Komunikaty te omawiają warunki w następujących dojazdach:

1 Grupa główna A A

1 Podgrupa

1. Lisij Nos.
2. Reda Kronstadu.
3. Latarnia Tołbuchin.

2 Podgrupa.

4. Szepel.
5. Góra Soikina.
6. Kurgałow.

2 Główna grupa B B

1 Podgrupa.

7. Główny dojazd pomiędzy południkami Stirsuddam i Seskär.
8. Główny dojazd pomiędzy południkami Seskär a Nerwa.

9. Główny dojazd pomiędzy Nerwa a Sommers.

2 Podgrupa.

10. Główny dojazd pomiędzy południkami Sommers a Hogland.
11. Główny dojazd pomiędzy równoleżnikami Lavensaari a Wielkim Tütters.
12. Główny dojazd pomiędzy równoleżnikiem a południkiem Małego Tütters.

Uwaga: 11 i 12 dotyczy południowej drogi dokoła wyspy Tütters.

3 Główna grupa C C

1 Podgrupa.

13. Główny dojazd pomiędzy południkiem Hogland a Stenskär.
14. Główny dojazd pomiędzy południkiem Stenskär a Kallbadangrund.
15. Główny dojazd pomiędzy południkami Kallbadangrund a Kokskär.

2 Podgrupa.

16. Główny dojazd pomiędzy południkami Małego Tütters a Stenskär.
17. Główny dojazd pomiędzy południkami Stenskär a Ekholm.
18. Główny dojazd pomiędzy południkami Ekholm a Kokskär.

Uwaga: Pozycje 16, 17, 18 (2 Podgrupa C C) dotyczy południowej drogi dokoła wyspy Tütters.

4 Główna grupa D D

1 Podgrupa.

19. Główny dojazd pomiędzy południkami Kokskär a Nargen.
20. Główny dojazd pomiędzy południkami Nargen a Pakerort.
21. Główny dojazd pomiędzy południkami Pakerort a Odensholm.

2 Podgrupa.

22. Główny dojazd pomiędzy południkami Odensholm a Tahkona.
23. Główny dojazd pomiędzy południkami Odensholm a Dagerort.
24. Główny dojazd pomiędzy południkiem a równoleżnikiem przylądka Dagerort.

b) Dietskoje Seło nadaje o godzinie 14-ej naszego czasu w tekście słownym rosyjskim i niemieckim komunikaty radjo-telegraficzne o warunkach lodu i żeglugi na zatoce Fińskiej, przepowiednie pogody na czas od godziny 20.20 oraz komunikaty o stanie lodu na Białem Morzu.

c) Stacja portowa Leningrad sygnał rozpoznawczy R D B nadaje na fali 600 m. następujące komunikaty radjotelegraficzne w tekście słownym:

1. O godzinie 11-ej naszego czasu w języku rosyjskim i o godzinie 13-ej w języku angielskim wiadomości o stanie lodu w zatoce Fińskiej według obserwacji porannych i przepowiednie pogody na czas od 11-ej do 23-ej godziny.

2. O godzinie 17.30 naszego czasu w rosyjskim i niemieckim języku wiadomości o stanie lodu na zatoce Fińskiej i przepowiednie pogody od godziny 17-ej do godziny 11-ej następnego dnia.

d) Stacja Tow. Akcyjnego „Radjoperedacza“ w Leningradzie nadaje na fali 1000 m. następujące komunikaty radjotelefoniczne w języku rosyjskim i niemieckim:

O godzinie 9.30 naszego czasu wiadomości o stanie lodu na zatoce Fińskiej według obserwacyj wieczorowych łamaczy lodu, oraz porannych obserwacyj brzegowych.

2. O godzinie 18-ej naszego czasu wiadomości o stanie lodu na zatoce Fińskiej i przepowiednie pogody na czas od godziny 17-ej do godziny 11-ej następnego dnia.

e) Łamacze lodu w Związku S. S. R. nadają o godzinach 8-ej i 17.10 na fali 600 m. komunikaty o lodzie, co do których bliższe dane podają ich wiadomości żeglarskie.

Ruch portowy.

GDYNIA.

Na wejściu:

4 stycznia: niem. par. **Helene** 1324 t. z Kopenhagi próżny (Speed), łot. par. **Daugava** 749 t. z Lipawy próżny (Polski Lloyd).

6 stycznia: szw. par. **Ethel** 908 t. z Arendalu próżny (Pol. Ag. Morska).

7 stycznia: niem. par. **Alt-Heidelberg** 672 t. z Kilonji próżny (Pol. Ag. Morska).

8 stycznia: norw. par. **Bro** 409 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Ragnar** 434 t. z Kłajpedy próżny (Speed), duń. par. **Feddy** 562 t. z Aarhus próżny (Polsko-Skand.).

9 stycznia: duń. par. **Belgien** 1174 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), norw. par. **Bomma** 461 t. z Skien z 714 t. saletry (Polski Lloyd).

10 stycznia: łot. par. **Lia** 749 t. z Jersey próżny (Reinhold).

11 stycznia: szw. par. **Theodor** 1085 t. z Norrköpingu próżny (Polsko-Skand.), fiński par. **Herakles** 2946 t. ze Slite próżny (Polski Lloyd), szw. par. **Sten Sture** 524 t. z Rönne próżny (Polsko-Skand.).

12 stycznia: szw. par. **Cecil** 776 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Trelleborg** 378 t. z Ystadu próżny (Pol. Ag. Morska).

13 stycznia: duń. par. **Skinfaxe** 1014 t. z Gefle próżny (Pol. Ag. Morska).

14 stycznia: pol. par. **Katowice** 1103 t. Oxelösundu próżny (Żegl. Polska), pol. par. **Toruń** 1122 t. z Halmstadu próżny (Żegl. Polska).

Na wyjściu:

3 stycznia: pol. par. **Toruń** 1122 t. do Halmstadu z węglem (Żegl. Pol.).

4 stycznia: niem. par. **Ragnar** 434 t. do Kłajpedy z węglem (Speed), szw. par. **Amazone** 379 t. do Koldingu z węglem (Pol. Ag. Morska).

5 stycznia: szw. par. **Kjell** 688 t. do Kalmaru z węglem (Pol. Ag. Morska).

6 stycznia: łot. par. **Saule** 722 t. do Lipawy z węglem (Speed).

7 stycznia: szw. par. **Mercur** 800 t. do Oskarshamnu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Helene** 1324 t. do Kopenhagi z węglem (Speed), łot. par. **Daugava** 749 t. do Lipawy z węglem (Polski Lloyd).

8 stycznia: pol. par. **Robur II** 798 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.).

9 stycznia: szw. par. **Ethel** 908 t. do Gefle z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Alt-Heidelberg** 672 t. do Nakskov z węglem (Pol. Ag. Morska).

10 stycznia: norw. par. **Bro** 409 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Ragnar** 434 t. do Kłajpedy z węglem (Speed).

11 stycznia: norw. par. **Bomma** 462 t. do Gdańska próżny (Polski Lloyd).

12 stycznia: duń. par. **Belgien** 1174 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), łot. par. **Lia** 749 t. do Rygi z węglem (Reinhold), duń. par. **Feddy** 562 t. do Odense z węglem (Polsko-Skand.).

13 stycznia: szw. par. **Sten Sture** 524 t. do Limhamnu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Trelleborg** 478 t. do Odense z węglem (Pol. Ag. Morska).

14 stycznia: fiński par. **Herakles** 2946 t. do Rio de Janeiro z cementem i 2 pasażerami (Polski Lloyd).

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Powrót fali chłodów nad Bałtykiem. Na całym południowym Bałtyku z wyjątkiem zalewów rzecznych znikła pod wpływem ciepłej pogody kra; temperatura wody podniosła się w Gdyni do plus 2 C. Wobec wytworzenia się nad Skandynawją i utrwalenia się wyspy wysokiego ciśnienia oczekiwana jest powrotna fala mrozów.

Podniesenie dragi w porcie gdyńskim. Podniesiona została przy pomocy dwu lichtug ratowniczych niemieckich draga holenderska Normaliseering, która zatonęła przy wejściu do portu wojennego. Draga odholowana została na mieliznę i wkrótce odstawiona zostanie do Gdańska dla naprawy.

Wyładowanie 1 000 ton tomasówki w Gdyni. Francuski par. Lussac który przybył tu z 1 500 ton tomasówki, wyładował przy nowym magazynie 1 000 ton, resztę zaś wyładuje w Gdańsku.

Ponowne ożywienie w Gdyni. Od 17-go stycznia ruch portowy w Gdyni znów bardzo się ożywił. 6 statków większych ładuje i wyładowuje w porcie, 6 innych oczekuje na redzie możności ładowania.

Silny mroźny wiatr od morza w Gdyni. W chwili obecnej w Gdyni panuje silny wiatr północno-wschodni o sile 8 stopni, przy śnieżycy i mrozie. Wobec znacznej fali 18-go po wyprowadzeniu parowca Żeglugi Polskiej Toruń, który odpłynął z pełnym ładunkiem węgla do Sztokholmu, zaniechano dalszego wprowadzania i wyprowadzania statków. Transporty węgla koleją nadchodzą również skapo, wobec czego ruch w porcie jest zahamowany.

Nowy holownik dla portu gdyńskiego. Po powtórnych próbach 16-go b. m. ma tu przybyć w dniach najbliższych holownik „Tur“ zbudowany na Stoczni Gdańskiej dla portu gdyńskiego. Ma on służyć do pomocy holownikowi „Ursus“ który sam nie może wystarczyć do obsługi portu.

Pomyślny rozwój nowej stoczni w Gdyni. Warsztaty mechaniczne dla robót okrętowych „Nauta“ w Gdyni z dn. 1-go stycznia przemianowane zostały na „Stocznię Gdyńską“. Warsztaty te mają już za sobą szereg pomyślnie wykonanych instalacyj okrętowych, między innemi na parowcu „Tczew“ Żeglugi Polskiej, na szwedzkim parowcu „Trio“, na fińskim parowcu „Herakles“ i wreszcie gruntowny remont parowca przybrzeżnej żeglugi „Zagłoba“, który ma być wykończony na 1-go kwietnia. Wkrótce „Stocznia Gdyńska“ przystąpi do budowy w basenie wewnętrznym doku pływającego na 3 000 ton nośności.

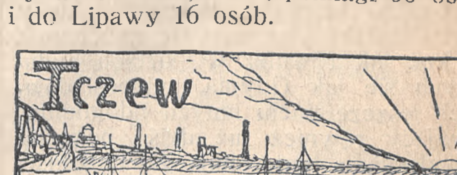
Roboty pogłębiarskie w Gdyni wznowione. Od 15-go b. m. konsorcjum budowy portu wznowiło pogłębianie przy pomocy dragi nr. XIII basenu wewnętrznego przy magazynie oraz kanału wejściowego, którego szerokość i głębokość jeszcze jest niewystarczająca. Kanał wejściowy wkrótce otrzymać ma znaki przezorowe (nabieżniki) dla ułatwienia wjazdu.

Ruch statków Żeglugi Polskiej. Parowiec Warta po odwiedzeniu portu Bony w Algierze oczekiwany jest w porcie Catanji Sycylja) z ładunkiem 3 540 t. węgla ze Swansea. — Parowiec Wilno 19-go rozpoczął w Gdańsku ładować kopalniaki z przeznaczeniem do wschodniej Anglji. — Par. Tczew odszedł z Londynu do Lowestoft gdzie zabierze pełny ładunek śledzi do Lipawy i Gdańska. — Par. Poznań ładuje w Calais złom do Gdańska. — Par. Kraków ładuje w Gdańsku węgiel do Sztokholmu. — Par. Katowice jest w drodze z węglem z Gdyni do Norrköpingu. — Par. Toruń jest w drodze z węglem z Gdyni do Sztokholmu.

Łamanie lodu na Wiśle. Lód na Martwej Wiśle pomiędzy szluzą Einlage a Gdańskiem został złamany przy pomocy łamaczy lodu. W ten sposób przywrócona została komunikacja wodna Tczewa z portem gdańskim. Na Wiśle Morskiej od Tczewa do ujścia i przed ujściem lodu niema już od trzech tygodni. Obecnie trzy łamacze lodu dla Wisły łamią lód już 25 km. powyżej Tczewa, jednak praca ta mająca na celu wyłącznie ochronę wałów wiślanych na wypadek gdyby lód ruszył sam zostanie przerwana wobec zapowiadającego się powrotu mrozów.



Ruch portu gdańskiego w ostatnim tygodniu. Ruch portu gdańskiego w drugim tygodniu stycznia nadzwyczaj się ożywił w porównaniu z pierwszym tygodniem tego miesiąca, który stał jeszcze pod znakiem poświątecznego zmniejszenia napięcia przewozów morskich i przeładunku portowego. — Przybyło do portu w ostatnim tygodniu 113 statków morskich, w tej liczbie 97 parowców, 5 holowników, 7 lichtug morskich, 1 motorowiec, 1 draga, 2 żaglowce. Wśród statków tych 77 było próżnych, 16 było z drobnicą, 7 z żelastwem (złomem), 4 z pasażerami i drobnicą, 3 ze śledźmi, 2 z saletrą, oraz po 1 ze świeżą rybą i węglem (pol. par. Wilno z Anglji z węglem gazowym). Przeładowano w imporcie w tygodniu ze statków na kolej 385 t. rudy, 501 t. złomu, 7 459 t. nawozów sztucznych i 4 042 innych towarów. — Na wyjściu było 106 statków, w tej liczbie 59 z węglem, 16 z drobnicą, 11 z drzewem, 6 z cukrem, 6 próżnych, 4 z pasażerami i drobnicą, oraz po 1 — z żelazem, drzewem i drobnicą, solą potasową, drobnicą, benzyną i węglem. — Przeładowano w tygodniu z wagonów na eksport 111 896 t. węgla (ilość rekordowa w ruchu tygodniowym), 837 wagonów cukru i 820 wagonów innych towarów. Ruch osobowy morski był na wejściu nieznaczny (34 pasażerów z Londynu, Hullu i Kopenhagi), na wyjściu natomiast znaczny z powodu odjazdu do Nowego Yorku parowca linji Bałtycko-Amerykańskiej „Lituania“ z 352 pasażerami. Prócz tego odjechało do Londynu 107 osób, do Kopenhagi 50 osób i do Lipawy 16 osób.



Rząd zakupuje wielki dźwig pływający w Londynie. Podróż dyrektora departamentu morskiego inż. T. Nosowicza do Londynu stoi w związku jak z zamówieniem dwu statków pasażerskich na stoczni Palmersa, tak również z nabyciem silnego dźwigu pływającego, który ma przynieść poważne korzyści przy przeładunku węgla i innych towarów na Wiśle Morskiej poniżej Tczewa. Statki pasażerskie i dźwig pływający mają być dostarczone jeszcze w pierwszej połowie roku bieżącego.

Potrzeby komunikacji telefonicznej w portach.

Lloyd Anversois zwraca uwagę na to, że w tak wielkim i znakomicie urządzonym porcie jak Antwerpja niema urządzeń dla telefonowania ani ze statków do miasta, ani też tembardziej z jednego statku na drugi.

Administracja telefonów nawet nie wyobraża sobie jak wielkie usługi mogłoby okazać kapitanom i wszystkim znajdującym się na pokładzie dostarczenie na statek aparatu telefonicznego.

Urządzenie tego rodzaju jest technicznie bardzo łatwe: wystarczy przeprowadzić kilka drutów dodatkowych, kończących się na słupach latarń. lub filarach magazynów, zaopatrzonych w kontakt, pozwalający na włączenie ruchomego aparatu. W ten sposób statek łączy się z łatwością z całą siecią miejscową i dalsza np. w naszym wypadku z firmami ekspedycyjnemi, a nawet z eksporterami węgla w Zagłębiu.

Nadawanie numeru dla statku wystarczy ażeby zarząd wpisał nazwę jego i zaopatrzył port w odpowiednią ilość (dla Antwerpji pismo wskazuje liczbę 200) aparatów przenośnych, obsługujących abonentów czasowych i wyznaczył uzdolnionego urzędnika, ażeby wszystko funkcjonowało jaknajlepiej. Abonament pobierałby się nawet zgóry na zamówienie maklera okrętowego.

Jako rezultat byłoby połączenie kapitana pozostającego na pokładzie ze swoim armatorem, swoim agentem, maklerem, dostawcą prowjantu i możność otrzymywania od nich wiadomości.

Z tejże możliwości korzystaliby inni mający do czynienia na statku: układający, naczelnicy partyj ładujących, instalatorzy, prowadzący naprawy na statku, celnicy, pomierzający, ajenci towarzystw asekuracyjnych itd. Ileż to czasu się wygra w ten sposób, ile zaoszczędzi się niepotrzebnie bieganiny, jakie ułatwienie w pracy?! Jaka szybkość przy wywoływaniu pomocy lekarskiej, lub wypadku pożaru, uszkodzenia statku, kradzieży!

Urządzenie tego rodzaju są szczególnie potrzebne w portach rozległych, do których zaliczyć należy port Gdański, ciągnący się na długość 11 km. jak również w portach budujących się jak Gdynia, nieposiadających jeszcze wielu innych udogodnień i mający również już dziś pokaźne odległości, a potrzebujący możności szybkiej rozmowy z miastem ze statku, w szczególności do Gdańska.

Byłoby zapewne bardzo pożądane, ażeby w Gdyni jaknajprędzej powstały tego rodzaju urządzenia, podnoszące sprawność i wartość portu ładującego, a zapewniające przy należytym dochodzie dla poczty również korzyść dla każdego kto ma do czynienia z ekspedjowaniem towaru przez Gdynię.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

BELGJA.

Awarja statku szkolnego L'Avenir. Szkolny bark belgijski L'Avenir wyrzucił się na mieliznę na wybrzeżu Florydy i został odprowadzony do Key West, wobec czego uważać można statek za uratowany.

WŁOCHY.

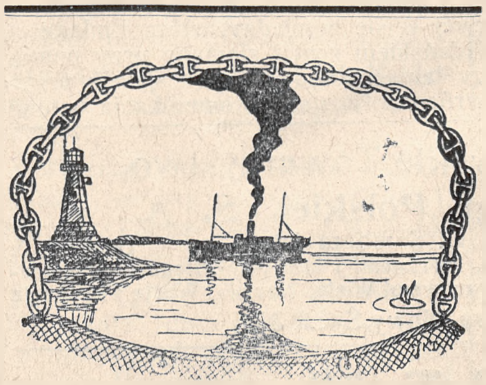
Kompania Transatlantica Italiana wyprzedaje swoją flotę. Towarzystwo Transatlantica Italiana, które było przed wojną filją Hambursko-Amerykańskiej Linji wyprzedaje obecnie całą swoją flotę, mimo, iż jest przejęta po wojnie przez kapitalistów włoskich. 2 statki są już sprzedane Japonji.

PORTUGALJA.

Obniżenie opłat portowych w portach portugalskich. Na skutek ankiety w sprawie wysokości opłat portowych, władze portugalskie obniżają obecnie opłaty portowe w szczególności w Lizbonie oraz ułatwiają formalności sanitarne, uciążliwe również ze wzgędu na ich wysokie koszta.

O 10 % zostaną obniżone opłaty latarniowe. Opłaty pilotowe i przystaniowe w Lizbonie zostaną obniżone o 50 % dla statków zawijających po wodę lub węgiel, oraz dla statków turystycznych. Opłaty za towary zostaną również obniżone, oraz opłaty za holowanie i za użycie kranów pływających. Za pasażera wsiadającego w Lizbonie na statek z przeznaczeniem do obcego portu będzie się pobierało 2 Ł zamiast 6 Ł jak dotychczas.

Najuciążliwszemi były dotąd formalności sanitarne, gdyż władze portugalskie żądały ażeby świadectwa sanitarne były pokryte wizami wszystkich portów zawijania po drodze przed wejściem na wody portugalskie. W przyszłości wystarczy wiza ostatniego zagranicznego portu zawinięcia.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

1 stycznia:
szw. par. **Oddevold** 644 do Sölvesborga,
szw. par. **Bengt** 289 do Drammen.

2 stycznia:
szw. par. **Thure** 295 do Sölvesborga,
szw. par. **Plato** 451 do Oxelösundu.

3 stycznia:
pol. par. **Toruń** 1 121 do Halmstadu,
pol. par. **Katowice** 1 108 do Oxelösundu,
szw. par. **Nedjan** 494 do Västerviku.

4 stycznia:
niem. par. **Ragnar** 434 do Kłajpedy,
szw. par. **Amazone** 379 do Koldingu.

5 stycznia:
szw. par. **Kjell** 688 do Kalmaru.

6 stycznia:
łot. par. **Saule** 722 do Lipawy.

7 stycznia:
szw. par. **Mercur** 800 do Oscarshamnu.
niem. par. **Helene** 1 324 do Kopenhagi,
łot. par. **Daugawa** 749 do Lipawy.

8 stycznia:
pol. par. **Robur II** 798 do Göteborga.

9 stycznia:
szw. par. **Ethel** 908 do Gefle.
niem. par. **Alt-Heidelberg** 672 do Nakskov.

10 stycznia:
norw. par. **Bro** 409 do Oslo,
niem. par. **Ragnar** 434 do Kłajpedy.

Statki powyższe wywiozły łącznie 31 715 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

7 stycznia:
norw. par. **Lysaker** 485 do Lysakeru,
szw. par. **Excelsior** 481 do Göteborga,
szw. par. **Kamma** 437 do Oslo,
szw. par. **Sölve** 259 do Halmstadu,
niem. par. **Käthe** 643 do Kjöge,
niem. p. **Teutonia** 768 do Helsingborga,
łot. par. **Viesturs** 338 do Stege,
fr. par. **Germinal** 1 165 do Bordeaux,
duń. par. **Signe** 696 do Kopenhagi.

8 stycznia:
szw. par. **Ribbersborg** 723 do Malmö,
norw. par. **Bro** 408 do Fredrikstadu.
niem. par. **Heinz Ferdinand 538 do** Svendborga,
łot. par. **Vaidava** 1 385 do Rygi,
szw. par. **Carrie** 739 do Gefle,
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Nakskov,
łot. par. **Everelsa** 1 343 do Rygi,
szw. par. **Inga** 714 do Varbergu,
szw. par. **Nordöst** 628 do Halmstadu,
lit. par. **Stephanie** 437 do Kłajpedy,
niem. par. **Anni Ahrens** 554 do Korsöru.

9 stycznia:
wł. par. **Caterina Madre** 2 427 do Gibraltaru,
duń. par. **Simone** 694 do Aarhus,
szw. par. **Elsie** 826 do Göteborga.

10 stycznia:
szw. par. **Gudrun** 452 do Sztokholmu,
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi,
norw. par. **Bruse** 1 010 do Trondhjem,
duń. par. **Wm. Th. Malling** 1 125 do Kopenhagi,
est. par. **Mai** 916 do Randersu,
wł. par. **Lerici** 2 288 do Triestu.
11 stycznia:
łot. par. **Percy** 437 do Lipawy,
est. par. **Irw** 469 do Kopenhagi,
duń. par. **Borghild** 431 do Kopenhagi,
szw. par. **Iwar** 714 do Ystadu,
szw. par. **Snöfrid** 272 do Kallundborga,
szw. mot. **Dynaes III** 304 do Helsingborga,
norw. p. **Sarpen** 1 100 do Sarpsborga,
niem. par. **Possehl** 1 347 do Kopenhagi,
szw. par. **Aina** 772 do Aarhus.
12 stycznia:
szw. par. **Gustafsberg** 775 do Gustafsbergu,
szw. par. **Ragnar** 430 do Malmö,
szw. par. **Ossian** 894 do Helsinborga,
szw. par. **Freja** 711 do Göteborga,
pol. lich. **Antek** 270 i
pol. licht. **Alek** 361 do Kopenhagi,
szw. par. **Blanche** 210 do Karlshamnu (z tow. i benzyną).
szw. par. **Thure** 295 do Malmö,
szw. par. **Scartho** 300 do Kalmaru,
duń. par. **Frida** 1 270 do Malmö,
sbw. par. **Othem** 398 do Grenaa,
niem. par. **Elsa** 505 do Kłajpedy.
13 stycznia:
łot. par. **Kaupo** 1 458 do Horsensu,
szw. par. **Majfred** 524 do Sztokholmu,
ang. par. **Majorka** 589 do Dundee,
szw. par. **Fryken** 820 do Oslo,
szw. par. **Plato** 451 do Kalmaru,
szw. par. **Edward** 717 do Uddevalli.

Statki powyższe wywiozły łącznie 97 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

7 stycznia:
łot. par. **Auseklis** 720 do Gandawy,
niem. par. **Orion** 269 do Grimsby,
łot. par. **Kalpaks** 1 182 do Antwerpji,
łot. par. **Lettonia** 1 621 do Newcastle,
norw. par. **Alix** 658 do Prestonu.
8 stycznia:
niem. mot. **Vulkan** 530 do Rotterdamu,
10 stycznia:
duń. par. **Danefeld** 724 do Londynu,
łot. par. **Kurland** 428 do Hobro,
duń. par. **Inge Maersk** 877 do Manchesteru,
duń. p. **Kjöbenhavn** 886 do Tynedocku.
11 stycznia:
duń. par. **Hjortholm** 866 do Liverpoolu (i z tow.),
13 stycznia:
niem. par. **Heinrich Schuldt** 612 do Rockefortu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 39 400 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

7 stycznia:
niem. par. **Georg Zelk** 798 do Genui,
niem. par. **Ortlinde** 671 do Rotterdamu.
10 stycznia:
szw. mot. **Gallus** 223 do Göteborga,
szw. par. **Bungenäs** 291 do Göteborga.
11 stycznia:
duń. par. **Lilli** 524 do Kopenhagi.

Statki powyższe wywiozły łącznie 4 800 ton cukru.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

9 stycznia:
niem. par. **Elfr. Charl. Becker** 378 z Dowru,
duń. par. **Emanuel** 784 z Rouen.
10 stycznia:
niem. par. **Stormarn** 1 026 z Rouen,
niem. par. **Sturmsee** 719 z Londynu.
12 stycznia:
niem. par. **Holstein** 478 z Gandawy,
duń. par. **Erindring** 425 z Dublinu,
szw. żagl. **Lucie** 116 z Kopenhagi.

Statki powyższe wwiozły łącznie 9 000 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

13 stycznia:
niem. par. **Fortuna 1670 z Oranu.**

Statek powyższy wwiózł 3 8000 ton fosfatów.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

7 stycznia:
szw. par. **Karin** 197 z Strugsundu.
8 stycznia:
szw. p. **Egon** 291 z Tallinnu i Lipawy,
ang. par. **Majorca** 589 z Grangemouth,
9 stycznia:
duń. par. **Uffe** 1164 z Kopenhagi,
duń. par. **Niord** 283 z Aarhus.
10 stycznia:
szw. par. **Blanche** 210 z Sztokholmu,
niem. par. **Lothar** 257 z Hamburga,
niem. par. **Tatti** 353 z Hamburga,
ang. par. **Baltonia** 1 449 z Londynu (i z pas.).
ang. p. **Kolpino** 1463 z Hullu (i z pas.).
11 stycznia:
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pasażerami),
norw. par. **Bomma** 461 z Skien,
duń. par. **J. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
12 stycznia:
niem. par. **Specht** 355 z Flensborga,
duń. p. **Taarnholm** 839 z Kalundborga,
niem. par. **Claus** 152 z Szczecina,
holend. par. **Proteus** 605 z Amsterdamu,
niem. par. **Erna** 451 z Hamburga.
13 stycznia:
fr. par. **Jumieges** 1 004 z Bordeaux,
niem. par. **Flottbeck** 1 228 z

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

7 stycznia:
niem. par. **Aeolus** 356 do Lipawy,
niem. par. **Oskar** 483 do Hamburga,
duń. par. **J. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi,
niem. par. **St. Jürgen** 343 do Rygi,
niem. par. **Eberhard** 338 do Hamburga,
norw. mot. **Bob** 269 do Oslo,
niem. par. **Forelle** 599 do Tallinnu,
pol. par. **Tczew** 344 do Londynu.
9 stycznia:
duń. par. **Halfdan** 854 do Kopenhagi,
niem. par. **Kapitän Kross** 394 do Antwerpji.
10 stycznia:
szw. par. **Egon** 291 do Göteborga,
duń. par. **Lituania** 3 940 do Nowego Jorku (i z pas.).
11 stycznia:
niem. par. **Egeria** 382 do Rotterdamu,
ang. par. **Baltonia** 1 449 do Lipawy (i z pas.),
duń. par. **Hjortholm** 866 do Liverpoolu (i z drzewem),
szw. par. **Karin** 197 do Sztokholmu,
12 stycznia:
łot. par. **Laimons** 198 do Lipawy,
szw. par. **Blanche** 210 do Karlshamnu (z benzyną i węglem).
13 stycznia:
ang. par. **Kolpino** 1 463 do Hullu (i z pas.),
ang. par. **Baltonia** 1 449 do Londynu (i z pas.).

Ruch tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie stycznia
(w tonach)

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 82 655, sól 45, fosfaty 450, parafina 140, cement 712, oleje 308, sole potasowe 1 850, soda 340, sól glauberska 30.
Prod. roślinne: owies 100, pszenica 60, ow. strączkowe 239, mączka kartoflana 175, cukier sur. 6 434, rafinada 509, pasza dla bydła 125, melasa 98, drzewo 34 309, koniczyna 330, rzepak 50, smoła drzewna 44.
Prod. zwierzęce: skóry 9.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 1 270, saletra chilijska 340, ruda żelazna 7 900, żelazo i stal 124, złom żelazny 2 329.
Prod. roślinne: pszenica 520, mąka pszenna 297, kukurydza 240, ryż 111, oleje 158, ekstrakty garbnikowe 64, bawełna 13,4.
Prod. zwierzęce: smalec 87,6, śledzie sol. 1 297, tłuszcze 120, skóry sol. 166, wełna 27,5.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	31. 1.	Estonia	Baltic America Line
	"	" "	21. 2.	Lituania	"
	"	" "	13. 3.	Estonia	"
20. 1.	" Lipawy	" Londynu	20. 1.	Baltara	Un. Baltic Corporation
24. 1.	" Londynu	" Lipawy	24. 1.	Baltonia	"
16. 1.	"	" Londynu	20. 1.	Smolensk	Ellerman Wilson-Line
17. 1.	" Hull	" Hull	20. 1.	Kovno	"
23. 1.	" Londynu	" Londynu	27. 1.	Tasso	"
24. 1.	" Hull	" Hull	27 1.	Kolpino	"

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
29. 1.	z Le Havre	do Le Havre	30. 1.	S. S. Virginie	Cie Generale Transatlantique

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.